

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 399 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 89,99 ГРН. 72 900 БЕЛ. РУБ., 1290 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР
И СОЦСТРАН

№ 178



ZASTAVA 750

ЮГОСЛАВСКАЯ МЕЧТА
«СТАНДАРТ» И «ЛЮКС»
АВТОМОБИЛЬ ТЫСЯЧЕЛЕТИЯ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №178, 2015
РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: П. Быстрова
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Выпускающий редактор: Н. Зварич
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук
Менеджер по продукту: С. Юхина
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

Адрес редакции:

ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем
приобретать выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать следующие
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону «горячей линии» в Москве:
8-495-660-02-02

Телефон бесплатной «горячей линии»
для читателей в России: 8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблицинг»
01032, Украина, г. Киев, ул. Сакаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ
«Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40

Свидетельство о государственной реги-
страции печатного СМИ Государственной
регистрационной службы Украины
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казахско-Германское предприятие
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС» Казахстан, г. Алматы,
ул. Зенкова, 22 (уг. ул. Гоголя), 7 этаж.
Тел.: +7 727 311 12 86, +7 727 311 12 41 (вн. 109),
факс: +7 727 311 12 65

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,
тел./факс: +375 17 331-94-41

Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9:00–21:00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, 000 «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 40 000 экз.

Рекомендуемая розничная цена: 399 руб.

Розничная цена:
89,99 грн, 86 900 бел. руб., 1290 тенге
ISSN 2071-095X

© 2008–2015 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–10, 16: ООО «Де Агостини»;
стр. 4, 5 (верх), 6 (низ), 11 (верх), 12–13:
частная коллекция Максима Шелепенкова;
стр. 3, 5 (низ), 6 (верх), 7, 10, 11 (низ), 14–15
© De Agostini Picture Library

Издатель благодарит

Владимира Новоселова
за предоставленные фотографии,
а также Александра Павленко
и Максима Шелепенкова за помощь
в подготовке выпуска

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 23.12.2015

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Страны социалистического содружества нередко обращались за помощью к зарубежным автопроизводителям. И здесь наибольшую активность проявила итальянская компания Fiat. Лицензионные копии ее автомобилей выпускались в Польше (Polski Fiat), Советском Союзе («Жигули») и Югославии (Zastava).

Разворот на запад

После Второй мировой войны во многих восточноевропейских государствах возрождались или создавались заново автомобильная промышленность. Даже в странах, где до войны автопром был развит слабо или вовсе отсутствовал, озаботились постройкой собственных автомобильных заводов. Так произошло и в Югославии. После провозглашения в 1945 году Федеративной Народной Республики Югославия (позже переименована в Социалистическую Федеративную Республику Югославия, СФРЮ) правительством во главе с Иосипом Броз Тито был взят курс на индустриализацию страны, в том числе и на создание собственной автомобильной промышленности.

В конце 40-х годов возникли политические разногласия между лидером Коммунистической партии Югославии

Тито и руководителем Советского Союза Иосифом Виссарионовичем Сталиным, что привело к разрыву отношений между СФРЮ и СССР и последовавшей за этим переориентации Югославии на восстановление экономических связей с соседними капиталистическими государствами.

Тито умело использовал противоречия между странами Западного и Восточного блоков, что позволило Югославии идти собственным, независимым путем, чего не могли себе позволить другие социалистические страны. В частности, Югославия не входила в Организацию Варшавского договора, а в работе Совета экономической взаимопомощи (СЭВ), созданного в 1949 году, куда входили социалистические страны Восточной Европы, Югославия начала участвовать только в 1964 году, да и то лишь по тем вопросам, которые были ей наиболее выгодны.

Производить автомобили собственными силами на территории Королевства Югославия пытались еще до войны. Так, на оружейном заводе в сербском городе Крагуевац (*Kragujevac*) примерно в 100 км к югу от Белграда, основанном еще 1851 году (по другим данным в 1853 году), в 1939-м начали сборку армейских грузовиков *Chevrolet*.

А в 1940 году югославы приобрели лицензию на производство чешских грузовиков *Praga RN* для Завода авиационных двигателей (*Industrija aeroplanskih motora*) в сербском городе Раковица. Правда, массовое производство *Praga RN* удалось развернуть только после войны и в городе Марибор, но тоже на бывшем авиазаводе, построенном немцами в 1941 году. Позже этот завод был

Легковой микролитражный автомобиль
Zastava 750





переименован в автомобильный — *Tovarna avtomobilov Maribor (TAM)*.

Оружейный завод в Крагуеваце во время войны почти полностью уничтожила американская авиация, поскольку он производил стрелковое оружие для Третьего рейха. После окончания военных действий этот

радикальной партии, предшественницы Коммунистической партии Югославии. Так что для тогдашних лидеров страны этот завод имел особое значение.

На референдуме, состоявшемся 26 августа 1953 года, 96% работников завода «Црвена Застава» выразили желание производить

Zastava 600 на испытаниях в Советском Союзе

Fiat 1400B (позже *Zastava 1400BJ*), а затем завод параллельно с легковыми машинами начал выпуск итальянских 1,5-тонных грузовиков *Fiat 615* (*Zastava 615*). Не труд-

Миниатюрный Fiat 600 стал примером для подражания у автопроизводителей многих стран, в том числе и Югославии

завод пришлось отстраивать заново. Заодно он получил и новое название — «Црвена Застава» (*Zavodi Crvena Zastava, ZCZ*), что в переводе на русский означает «Красное знамя». Югославская пропаганда уверяла, что именно на этом предприятии когда-то действовал Светозар Маркович (*Svetozar Markovic*) — основатель Народной

автомобили. В том же году здесь собрали 162 внедорожника *Jeep Willys*. А 12 августа 1954 года *ZCZ* подписало соглашение о сотрудничестве с итальянской компанией *Fiat*.

Три месяца спустя из привозных деталей организовали сборку внедорожников *Fiat AP-55 Campagnola* и легковых автомобилей

но догадаться, что все эти автомобили в первую очередь предназначались для государственной службы и армии (внедорожники), но правительство страны не могло не замечать желания части населения иметь собственный автомобиль. И в производственной программе итальянского партнера легко нашлась подходящая модель — микролитражка *Fiat 600*.

Строившиеся по полному циклу микролитражки с 1962 года получили в Югославии наименование *Zastava 750*. При этом цифра «750» больше соответствовала объему применяемого двигателя, но главное — теперь югославские автомобили уже невозможно было спутать с итальянскими.

Пример для подражания

В послевоенной Италии население тоже не могло похвастаться высокими доходами. И хотя *Fiat* стремилась выпускать солидные и дорогие модели, работавшие на престиж компании, самыми востребованными машинами, которые собственно



Автомобиль Zastava 750 на Васильевском спуске в Москве

и олицетворяли марку Fiat, по-прежнему оставались микролитражки. Данте Джакоза (*Dante Giacosa*), «крестный отец» большинства малых автомобилей итальянской компании, таких как Fiat 500 или Fiat Topolino, добился разрешения на проектирование нового микролитражного четырехместного автомобиля на базе заднемоторного Fiat 500. В результате родился Fiat 600, который позже стал примером для подражания для многих компаний. Миниатюрный автомобиль с четырьмя полноценными местами имел четырехтактный двигатель объемом 663 см³ и мощностью 21,5 л.с. с водяным охлаждением, расположенный в заднем свесе машины. С ним автомобиль развивал скорость до 100 км/ч. Впервые Fiat 600 показали в 1955 году на Женевском автосалоне. В том же году его начали серийно выпускать в Италии. Вскоре эти небольшие автомобили уже производились и продавались по всему миру: в Германии под названием NSU/Fiat Jagst, в Аргентине и Испании — Seat 600, в Австрии — Steyr/Fiat 600,

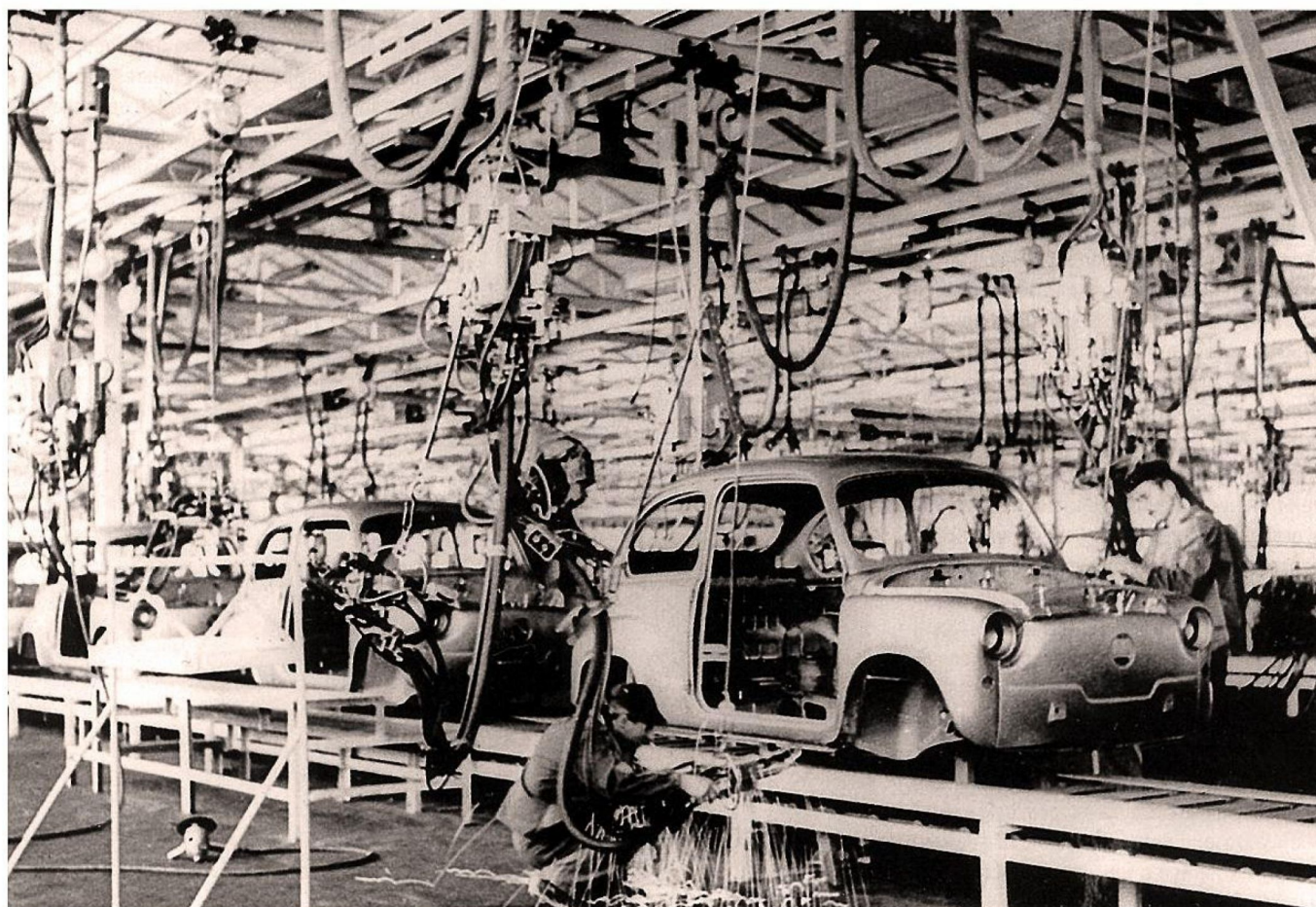


в Югославии — Zastava 600. За первые пять лет продали более миллиона микролитражек. В 1960 году была создана модернизированная версия, на которую установили более объемный двигатель (767 см³) мощностью 25 л.с. С ним машина, получившая наименование Fiat 600D, развивала скорость до 110 км/ч.

По полному циклу

Сборку малолитражек под наименованием Zastava 600 организовали в Крагуеваце 18 октября 1955 года. После появления в Италии более мощной машины Fiat 600D ее сборку наладили и в Югославии под названием Zastava 600D.

Сварка кузовов автомобилей Zastava на заводе в Крагуеваце





Автомобили Zastava на югославской выставке в Москве

На Zastava устанавливалась четырехступенчатая коробка передач, в которой три высших передачи были синхронизированы. Передача крутящего момента к задним колесам осуществлялась посредством двух полуосей, через дифференциал. Рулевой механизм классического типа «винт-гайка-сектор» с позиции сегодняшнего дня, возможно, выглядит устаревшим, но он был прост и удобен в эксплуатации. Подвеска автомобиля была полностью независимой, что важно для комфорта путешественников и проходимости по плохим дорогам. А плохих дорог, особенно в сельской или горной местности, хватало — 2/3 территории бывшей Югославии занимали горные районы. Кстати, если машина все же застревала, ее легко могли вытолкать из грязи или канавы всего пара человек, ведь собственная масса автомобиля была небольшой. В передней подвеске

Популярность этих машин в Югославии была настолько велика, а объемы выпуска настолько малы, что правительство страны задумалось об их производстве по полному

приходилось немного приоткрывать капот сзади, вставляя под него подпорки. В зависимости от времени года горячий воздух, пропущенный через радиатор, мог или

Подвеска автомобиля Zastava была полностью независимой, что важно для проходимости по плохим дорогам

циклу. Производство разместили там же, где автомобили собирали из итальянских деталей — на заводе «Црвена Застава» в Крагуеваце. Правда, силовые агрегаты производили и собирали на другом предприятии — «Заводе имени 21 мая» в Белграде (DMB).

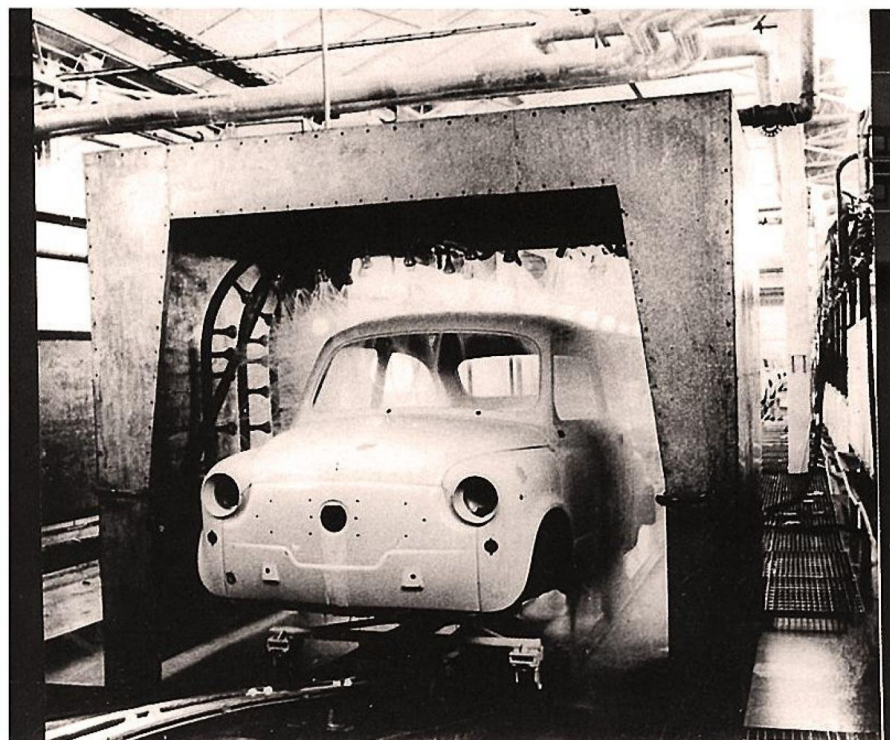
Строившиеся по полному циклу микролитражки с 1962 года получили в Югославии наименование Zastava 750. При этом цифра «750» больше соответствовала объему применяемого двигателя, но главное — теперь югославские машины уже невозможно было спутать с итальянскими.

В отличие от многих других автомобилей с задним расположением силового агрегата, на Zastava 750 (как и на Fiat 600) двигатель имел жидкостное, а не воздушное охлаждение. При этом радиатор системы охлаждения размещался сзади, в подкапотном пространстве, сбоку от двигателя.

Как правило, радиатора было вполне достаточно для надлежащего охлаждения мотора, но в жаркую погоду для притока охлаждающего воздуха владельцам машин

сбрасываться под днище автомобиля, или направляться в салон для его отопления. Какой-то специальной «печки» в машине не предусматривалось.

использовалась единственная поперечная рессора, которая устанавливалась снизу, под поперечными рычагами, и одновременно выполняла функцию стабилизатора



Подготовка кузова к окраске



поперечной устойчивости автомобиля, тем самым ограничивая его наклон в поворотах. Задняя подвеска — на косых рычагах, пружинная. Спереди и сзади подвеска комплектовалась гидравлическими амортизаторами двойного действия. Тормозные механизмы на всех колесах барабанного типа, с простым гидравлическим приводом. Стояночный тормоз воздействовал на тормоза задних колес. Внутри автомобиль выглядел достаточно «скромно»: простейшие сиденья и дверные карты, комбинация приборов, состоящая из спидометра, показателя уровня топлива и трех контрольных ламп (генератор, давление масла и температура воды). Несмотря на спартанские условия, салон микролитражки был достаточно просторным и практичным. Кстати, спидометр Zastava 750 был откалиброван несколько

иначе, чем у Fiat — у итальянского автомобиля были отметки в 10, 30, 50 км/ч, а у югославского — в 20, 40, 60 км/ч и т.д. Топливный бак располагался в передней части машины, прямо в багажнике, как и запасное колесо. Это довольно существенно ограничивало место для багажа. Правда, в салоне, за задней спинкой сиденья, находилось еще одно небольшое багажное отделение. Радикально увеличить объем перевозимого багажа можно было за счет багажника, установленного на крышу автомобиля. Неудобство расположения топливного бака в багажнике состояло еще и в том, что для заправки машины каждый раз приходилось открывать переднюю крышку багажника и только после этого отвинчивать пробку бензобака. В 1964 году во многих странах Европы запретили выпускать и продавать

Площадка готовой продукции завода «Црвена Застава»

автомобили, у которых двери навешивались на задних петлях, то есть открывались против хода машины. Считалось, что при неплотном закрывании дверей или неисправностях дверных замков такие двери могут неожиданно распахнуться под напором набегающего потока воздуха и привести к аварийной ситуации. Надо ли говорить, что на производившихся в Италии автомобилях двери быстро переделали, а в югославские машины, выпускавшиеся в это время в основном для внутреннего рынка, не спешили вносить изменения. В результате двери с передней навеской на югославских машинах появились только в 1968 году, что нашло отражение в их индексе — Zastava 750M. За время выпуска внешность автомобиля Zastava 750 не раз модернизировалась. Обновлялась светотехника и художественное оформление передка автомобиля (менялась сама эмблема и ее обрамление). В 1969 году поставили фары большего размера, задние огни стали многосекционными и многоцветными, а бамперы спереди

Продолжение на стр. 10

Внутри автомобиль Zastava 750 выглядел достаточно «скромно»: простейшие сиденья и дверные карты, комбинация приборов, состоящая из спидометра, показателя уровня топлива и трех контрольных ламп. Несмотря на спартанские условия, салон микролитражки был просторным и практичным.



ZASTAVA 750





и сзади потеряли свои большие хромированные клыки. Колеса и колесные диски со временем стали очень похожи на колеса более современной модели Zastava 101, хотя и имели меньший по сравнению с ней диаметр.

С 1975 года стандартная версия машины называлась Zastava 750S, а улучшенная, в исполнении «люкс» — Zastava 750L.

более высоким качеством обивки сидений и дверных карт, дополнительной полкой под панелью приборов и наличием на бампере маленьких клыков с резиновой накладкой. На «стандартах» вместо клыков по всей длине бамперов была пропущена черная резиновая полоса.

С 1978 года автомобили оснастили более мощным двигателем (30 л.с. при

Церемония, посвященная выпуску последнего автомобиля Zastava в 1985 году. Слева — Zastava 600 ранних выпусков, справа — последняя микролитражка Zastava 750

пошли обновленные версии Zastava 750SE и Zastava 750LE. В частности, машины получили двигатели, вписывающиеся в европейские экологические нормы, с закрытой системой охлаждения и термостатом, но-

В Югославии Zastava была признана «автомобилем тысячелетия», поставившим югославов на колеса

У обеих моделей изменился интерьер салона, появились «мягкие» травмобезопасные накладки в нижней части панели приборов, штатные ремни безопасности, новое рулевое колесо от Fiat 126 и комбинация приборов несколько иной формы. Кроме того, «люкс» отличался от «стандарта»

5400 об/мин), с которым их максимальная скорость выросла до 120 км/ч. Стандартный и люксовый варианты соответственно получили наименование Zastava 750SC и Zastava 750LC.

С 25 июля 1980 года вместо моделей Zastava 750SC и Zastava 750LC в серию

вый генератор с электронным регулятором напряжения, двухконтурную тормозную систему и т.д. А модификация Zastava 750LE лишилась клыков на бампере, но и резиновую накладку, как у Zastava 750SC или Zastava 750SE, на нее не ставили. Оформление бамперов, наверное, единственное внешнее отличие, по которому можно было различить многочисленные модификации Zastava 750. Главное было выучить, на какой модели какой бампер должен стоять.

В 1980 году на Белградской ярмарке была представлена модель Zastava 850 с улучшенным интерьером и двигателем большего объема (847,89 см³) и мощности

Zastava была надежным и долговечным аппаратом. Эти машины ценили за простую механику, дешевые запасные части и низкую стоимость технического обслуживания. Еще одно достоинство автомобиля — малые габариты, позволявшие парковать машину там, где другие автомобили встать не могут.



Автомобили Zastava 750 до сих пор можно встретить на дорогах бывшей Югославии

(34 л.с.). Максимальная скорость машины — 125 км/ч. Появление этой модели было предсказуемо, так как завод «Црвена Застава» в Крагуеваце с 1970 года выпускал небольшой фургон Zastava 850AK (лицензионная копия Fiat 850 Familiare), созданный на основе малолитражки Fiat 850. Она была «прямым наследником» Fiat 600D, и многие ее агрегаты, в том числе и более мощный двигатель, легко подходили на малолитражку Zastava 750. Помимо более мощного двигателя Zastava 850 получила новую комбинацию приборов, а по остальной отделке соответствовала модели Zastava 750LE. Отличался у Zastava 850 и бампер — в средней части бампера стояла довольно выпуклая черная резиновая накладка. Производство автомобилей Zastava было прекращено 18 ноября 1985 года. За все время производства было собрано

Новенькие Zastava 600 на автовозе во время первой демонстрации в Югославии



923 487 машин, то есть почти миллион! Недаром в Югославии Zastava была признана «автомобилем тысячелетия» — машиной, которая «поставила югославов на колеса». Но и на этом история микролитражки не закончилась — вся производственная оснастка на нее была продана на завод Tofas в Турции, где машину продолжили выпускать, но уже

под наименованием Yugo. Поэтому впереди, вместо эмблемы с надписью Zastava, ставилась стилизованная буква «Y».

Простой и надежный

Микролитражные автомобили Zastava 750 — воплощенная мечта граждан Югославии о собственном автомобиле. И не важно,





что он был маленьким и тесным, а ехал медленно. Главное, его можно было купить за небольшие деньги и таким образом обрести свободу передвижения. Автомобиль, конечно же, получил прозвище — по имени популярного героя югославских газетных комиксов: на словенском оно звучало как «Фича» (*Fica*), на сербском,

черногорском, хорватском и боснийском языках — как «Фико» (*Fičko*). В целом *Zastava* была надежным и долговечным аппаратом. Эти машины ценили за простую механику, дешевые запасные части и низкую стоимость технического обслуживания по сравнению с другими автомобилями, собиравшимися в Югославии. Еще

одно достоинство автомобиля — малые габариты, позволявшие парковать машину там, где другие автомобили встать не могут. А на тесных улицах старинных южных городков это очень ценное качество. Кроме того, *Zastava 750* обладает какой-то особенной харизмой. Недаром в бывшей Югославии этот автомобиль давно уже стал символом ностальгии по прежним временам и из утилитарного и дешевого транспортного средства перешел в разряд коллекционных. В последнее время цены на *Zastava 750* поднялись, а в стране появилось несколько фан-клубов этой модели.

От Европы до Америки

Выпуск легковых *Zastava* в Югославии организовали, прежде всего, для собственных нужд, но после того как производство *Zastava 750* было освоено по полному циклу, встал вопрос об экспорте этих автомобилей. Понятно, что возможности югославских производителей были ограничены лицензионными соглашениями с итальянской компанией, поэтому они были вынуждены первое время продавать свою малолитражку только в страны Восточной Европы.

Современная фотография автомобиля *Zastava 750* в Черногории





Первые автомобили *Zastava 750* отправились на экспорт в Польшу. Сказывалась и традиционная привязанность поляков к продукции компании *Fiat*, и отсутствие автомобилей такого класса польского производства. Правда, после начала выпуска в 1972 году польских микролитражек *Polski Fiat 126p* экспорт *Zastava 750* в эту страну пошел на убыль. В середине 70-х годов Югославия перенесла свои экспортные усилия с Восточной Европы на страны Южной Америки. Сборка автомобилей *Zastava 750* из югославских деталей осуществлялась в 1977–1984 годах в Боготе (Республика Колумбия). В Южной Америке эти машины продавались под наименованием *Fiat 750Z* (*Z* — *Zastava*).

В жаркую погоду приходится приоткрывать заднюю крышку капота для лучшего охлаждения двигателя

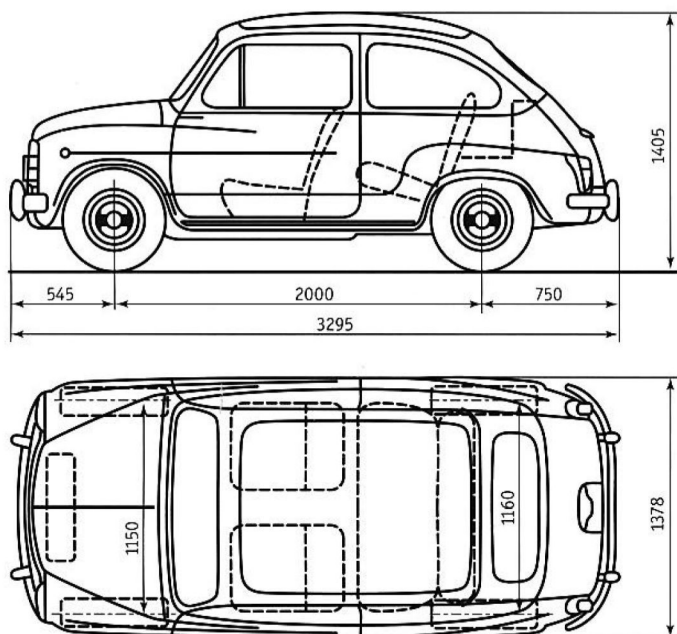


Схема автомобиля *Zastava 750*

Технические характеристики *Zastava 750*

Число мест	4
Максимальная скорость при полной нагрузке	110 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	6,2 л/100 км
Время разгона до 100 км/ч	36,2 с
Электрооборудование	12 V
Размер шин	145SR-R12
Емкость топливного бака	30 л
Масса, кг	
снаряженная	605
полная	925
Рулевой механизм	
типа «винт-гайка-сектор»	

Подвеска передняя

независимая, на поперечной рессоре, с телескопическими гидравлическими амортизаторами

Подвеска задняя

независимая, пружинная, с гидравлическими амортизаторами

Тормоза

рабочие — барабанные на всех колесах, с гидравлическим приводом

стояночный — на задние колеса, с механическим приводом

Сцепление

однодисковое, сухое

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, синхронизированная на высших передачах

Передаточные числа

I — 3,384; II — 2,055; III — 1,333; IV — 0,896; задний ход — 4,275

Двигатель

карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, рядный, с жидкостным охлаждением

Диаметр цилиндра, мм 767 (843)

Ход поршня, мм 7,5

Рабочий объем, см³ 62

Степень сжатия 63,5

Максимальная мощность

25 л.с. при 4600 об/мин

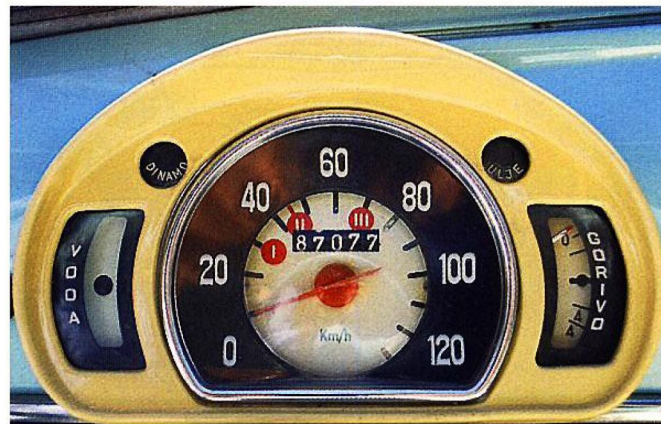
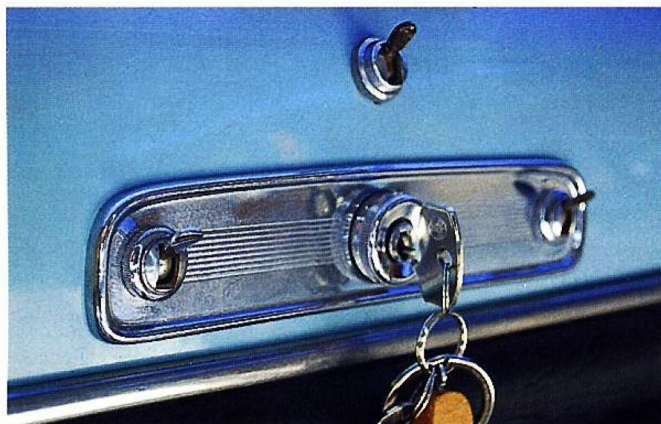
Максимальный крутящий момент

5,1 кгс.м при 2500 об/мин



- ❶ У отреставрированного автомобиля Zastava 750 «родная» обивка салона заменена белой кожей, но сиденья сохранили первоначальную форму
- ❷ Ранние версии автомобилей Zastava отличались обилием хрома и деталями из полированного алюминия
- ❸ На ранних версиях автомобилей Zastava двери открывались против хода. По дверям можно определить, что представленная на фото машина выпущена до 1968 года





- ❶ На передней панели — изящная хромированная накладка с замком зажигания в центре
- ❷ Комбинацию приборов не назовешь богатой — всего два стрелочных прибора (спидометр и тахометр). Вместо стрелочного прибора температуры охлаждающей жидкости вставлена обычная контрольная лампа
- ❸ Багажник автомобиля не просто маленький, а очень маленький, так как большая его часть занята бензобаком и запасным колесом
- ❹ Компоновка моторного отсека. Справа хорошо виден радиатор жидкостной системы охлаждения двигателя

